

Bevölkerungszahlen bei einzelnen Gemeinden immer wieder festgestellt, daß Dateibestände deswegen überhöht sind, weil zum einen die polizeilichen Abmeldungen durch die Bevölkerung schlechter vollzogen werden als polizeiliche Anmeldungen und weil zum anderen vornehmlich Rückmeldungen bei den Meldebehörden nicht mit der erforderlichen Sorgfalt behandelt werden. Eine Überhöhung der Bestände von Einwohnerdateien ist damit unvermeidbar. Es sollte deswegen das Bemühen um einen zwischengemeindlichen *Datenaustausch* verstärkt werden, damit die in einer Gemeinde getätigten polizeilichen Anmeldungen zugleich automatisch als Abmeldungen aus der Herkunftsgemeinde verwendet werden können. Hierzu – wie auch für andere statistische Zwecke – müßte das erforderliche Personenkennzeichen allerdings durch den Gesetzgeber eingeführt werden.

Da schon die für eine erste Datenaufnahme verwendeten Karteien vielfach veraltet und nicht mit dem tatsächlichen Bevölkerungsbestand abgeglichen waren und da Einwohnerdateien wie auch eine Bevölkerungsfortschreibung den tatsächlichen Einwohnerbestand so genau wie möglich wiedergeben sollten, muß bei der für das Jahr 1981 geplanten *Volkszählung* Vorsorge dafür getroffen werden, daß Volkszählung und Datei den gleichen Personenbestand aufweisen. Es kann dies nur dadurch erreicht werden, daß der Zähler EDV-Listen aller in der Datei gespeicherten Personen erhält, mittels deren er feststellen kann, ob diese Personen in seinem Bezirk wohnen. Ist dies nicht der Fall, so ist die Datei zu berichtigen. Darüber hinaus muß er alle Personen, die in seinem Bezirk wohnen und nicht in der Datei aufgeführt sind, erfassen und veranlassen, daß sie in die Datei aufgenommen werden. Darüber hinaus muß Vorsorge getroffen werden, daß sowohl in den Zählungspapieren als auch in der Einwohnerdatei die erfaßten Personen jeweils derselben Bevölkerungskategorie zugeordnet werden.

Da lediglich bei Volkszählungen, die üblicherweise nur in Abständen von 10 Jahren durchgeführt werden, die Möglichkeit gegeben ist, einen Abgleich beider Datenbestände herbeizuführen, sollte der Gesetzgeber dies beim Gesetz für die kommende Zählung auch berücksichtigen und entsprechende Gesetzesvorschriften erlassen. Die Bereitstellung gleicher Datenbestände ist um so wichtiger, als damit gerechnet wird, daß die amtliche Bevölkerungsstatistik in den 80er Jahren vom bisherigen Weg der Datenerfassung für die Bevölkerungsbewegung über Einzelbelege abgehen wird. Statt dessen können dann, wenn in den regionalen Rechenzentren die Daten über Geburten, Sterbefälle und Wanderungen in solchen Datensätzen erfaßt werden, die den Anforderungen des Gesetzes über die Bevölkerungsstatistik genügen, diejenigen Teile des Datensatzes, welche für die amtliche Statistik von Interesse sind, an das Statistische Landesamt weitergegeben werden. Zur Erarbeitung einer in allen Verwaltungsebenen gleichen Bevölkerungsfortschreibung setzt dies natürlich gleiche Ausgangsbestände voraus, die – wie oben erwähnt – nur bei einer allgemeinen Bevölkerungszählung unter Abgleich der Datenbestände gewonnen werden können.

Die Forderung nach Übereinstimmung der Vollzähligkeit des Bevölkerungsbestandes in Volkszählung und Einwohnerdatei bedingt natürlich auch einen einsatzbereiten und guten Mitarbeiterstab bei den Gemeinden. Ansonsten muß damit gerechnet werden, daß von den Zählern vielleicht aus Bequemlichkeit etwa 10% der Personen „nicht angetroffen“ werden. Dies würde erheblich Nacharbeit durch die Zählungsdienststellen bedingen, denn um Vollständigkeit in Zählung und Datei zu erreichen, muß einmal der Dateibestand vollständig überprüft werden und zum anderen jede in der Gemeinde wohnende Person erfaßt werden, auch wenn sie nicht in der Datei aufgeführt ist.

Dipl.-Ing. Hans Kaeser

Exportstruktur und -entwicklung der Kraftfahrzeugindustrie

Baden-Württemberg mit dem ältesten Unternehmen im Kraftfahrzeugbau zählt aufgrund des hohen Qualitätsstandards zu den bedeutendsten Zentren der Automobilindustrie. Im In- und Ausland genießen die Erzeugnisse des baden-württembergischen Fahrzeugbaus hohes Ansehen. Die besondere Bedeutung der Fahrzeugindustrie des Landes zeigt sich auch darin, daß sie in ihrer Branche über ein Viertel des Umsatzes der Bundesrepublik ausmacht und damit vor Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen an erster Stelle steht.

Durch die stürmische Aufwärtsentwicklung in der Motorisierung und der damit verbundenen Nachfrageexpansion nach Kraftfahrzeugen, insbesondere während der sechziger Jahre, konnte der Fahrzeugbau Baden-Württembergs seine bedeutende Stellung im Rahmen der Gesamtwirtschaft behaupten. Er zählt, gemessen am Gesamtumsatz, zu den größten Industriegruppen des Landes und ist mit einer Ausfuhrquote von fast 42% eine der exportintensivsten Branchen. Die Ausfuhren von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen stellen einen Anteil von über einem Fünftel am Gesamtexport des Landes, der 1976 rund 42 Mrd. DM betrug. Damit sind die Erzeugnisse der Kraftfahrzeugindustrie nach denen des Maschinenbaus die wichtigsten Exportgüter.

Die Ausfuhren von Kraftfahrzeugen aus Baden-Württemberg erfuhr 1976 wie im Vorjahr eine Steigerung um 15%, während die Kraftfahrzeugexporte aus dem gesamten Bundesgebiet 1975 um 8% und 1976 um 26% anstiegen. Im Vergleich dazu gingen die Gesamtausfuhren aller Waren aus der

Bundesrepublik, wie übrigens auch aus Baden-Württemberg, 1975 um 4% zurück. Im Jahr 1976 lagen sie jedoch um 16% im Bundesgebiet und um 17% in Baden-Württemberg über dem Vorjahresniveau. Dies dürfte mit dafür sprechen, daß die Produkte des baden-württembergischen Fahrzeugbaus weniger konjunktur- und preisreagibel sind als die anderer Bundesländer. Im Verlauf des Jahres 1976 war die Entwicklung der Kraftfahrzeugexporte Baden-Württembergs recht unterschiedlich. Im ersten Quartal betrug die Steigerungsrate noch 35% und ging über 19 und 12% auf 1% im vierten Quartal zurück, während dagegen die Zuwachsraten der Gesamtausfuhr relativ konstant blieben und sich zwischen 15 und 18% bewegten.

Fast die Hälfte der Kraftfahrzeugausfuhr sind Personenkraftwagen

Am Exportgeschäft unseres Landes waren nahezu alle Erzeugnisse der Kraftfahrzeugindustrie beteiligt. Der Schwerpunkt der gesamten Kraftfahrzeugausfuhr, die 1976 rund 8,6 Mrd. DM betrug, lag jedoch bei Personenkraftwagen. Auf sie allein entfielen 4,1 Mrd. DM oder 47% der Kraftfahrzeugexporte. Daneben zählten noch Teile und Zubehör für Kraftfahrzeuge (1,6 Mrd. DM) und Lastkraftwagen (1,2 Mrd. DM) sowie Motoren für Fahrzeuge (0,8 Mrd. DM) zu den wertmäßig bedeutendsten Positionen.

Vor allem wegen der konjunkturellen Erholung in den Industriestaaten konnten auch 1976 die Exporte der wichtigsten Erzeug-

Tabelle 1
Die Kraftfahrzeugexporte nach Warenpositionen

Warennummer	Warenbenennung	1975		1976		Ver- ände- rung	Anteil Bund 1976
		1000 DM	%	1000 DM	%		
8406 (310, 330, 370-454, 650-734, 920, 990) ¹⁾	Motoren für Fahrzeuge	772 255	10,3	832 190	9,7	+ 7,8	30,6
8410 (230, 430)	Pumpen für Fahrzeuge	107 434	1,4	103 347	1,2	- 3,8	45,7
8418 (710, 810)	Filter für Fahrzeugmotoren	31 670	0,4	31 763	0,4	+ 0,3	26,6
8701 (702, 704, 972, 974)	Zugmaschinen (ohne Ackerschlepper)	70 029	0,9	68 770	0,8	- 1,8	8,5
8702 (030-140, 510)	Omnibusse insgesamt	224 686	3,0	273 152	3,2	+ 21,6	48,6
8702 (030, 120)	davon mit Verbrennungsmotor neu	187 664	2,5	218 117	2,6	+ 16,2	44,2
8702 (050, 140)	mit Verbrennungsmotor gebraucht	37 022	0,5	55 035	0,6	+ 48,7	80,6
8702 (510)	mit anderem Motor	-	-	-	-	-	-
8702 (211-274, 590)	Personenkraftwagen insgesamt ²⁾	3 475 973	46,6	4 060 859	47,3	+ 16,8	21,9
8702 (211-250)	davon mit Verbrennungsmotor neu	3 325 035	44,6	3 890 433	45,3	+ 17,0	21,5
8702 (211-216)	und einem Hubraum bis 1500 ccm	3 252	0,1	3 033	0,0	- 6,7	0,1
8702 (231-250)	und einem Hubraum von mehr als 1500 ccm	3 321 783	44,5	3 887 400	45,3	+ 17,0	28,7
8702 (272, 274)	mit Verbrennungsmotor gebraucht	150 938	2,0	170 426	2,0	+ 12,9	44,1
8702 (272)	und einem Hubraum bis 1500 ccm	2 007	0,0	4 627	0,1	+ 130,5	10,4
8702 (274)	und einem Hubraum von mehr als 1500 ccm	148 931	2,0	165 799	1,9	+ 11,3	48,5
8702 (590)	mit anderem Motor	-	-	-	-	-	-
8702 (600-880)	Lastkraftwagen insgesamt	1 181 176	16,0	1 247 908	14,5	+ 5,7	22,9
8702 (600)	davon Spezial-Lkw (zur Beförderung radioaktiver Waren)	-	-	-	-	-	-
8702 (710-854)	andere Lkw mit stärkerem Hubraum ³⁾	1 173 257	15,9	1 236 495	14,4	+ 5,4	26,8
8702 (710, 720, 750 760)	Muldenkipper (Dumper)	316 928	4,3	344 160	4,0	+ 8,6	84,0
8702 (812-819)	andere Lkw neu	667 518	9,0	751 792	8,8	+ 12,6	19,1
8702 (812)	Fahrgestelle mit Führerhaus	284 074	3,8	392 087	4,6	+ 38,0	13,9
8702 (814, 816)	mit zuläss. Gesamtgewicht bis 10 t	79 223	1,1	170 563	2,0	+ 115,3	38,3
8702 (818, 819)	mit zuläss. Gesamtgewicht von mehr als 10 t	304 221	4,1	189 142	2,2	- 37,8	28,4
8702 (852, 854)	andere Lkw gebraucht	188 811	2,6	140 543	1,6	- 25,6	54,1
8702 (852)	mit zuläss. Gesamtgewicht bis 10 t	41 348	0,6	29 166	0,3	- 29,5	48,1
8702 (854)	mit zuläss. Gesamtgewicht von mehr als 10 t	147 463	2,0	111 377	1,3	- 24,5	55,9
8702 (862-880)	andere Lkw mit schwächerem Hubraum	7 919	0,1	11 413	0,1	+ 44,1	1,4
8702 (862)	Fahrgestelle mit Führerhaus neu	3 208	0,0	1 588	0,0	- 50,5	1,4
8702 (864, 866)	andere Lkw neu	1 438	0,0	5 010	0,1	+ 248,4	0,7
8702 (880)	andere Lkw gebraucht	3 273	0,1	4 815	0,0	+ 47,1	26,7
8702 (030-880)	Kraftwagen zur Personen- und Güterbeförderung ⁴⁾	4 881 835	65,6	5 581 918	65,0	+ 14,3	22,8
8703	Kraftwagen zu besonderen Zwecken	146 447	2,0	220 239	2,6	+ 50,4	29,5
8704	Fahrgestelle für Kraftfahrzeuge	91 297	1,2	113 632	1,3	+ 24,5	31,1
8705	Karosserien für Kraftfahrzeuge	7 816	0,1	14 966	0,2	+ 91,5	22,4
8706 (110-410, 510-710, 995-998)	Teile und Zubehör für Kraftfahrzeuge ⁵⁾	1 315 205	17,6	1 578 075	18,3	+ 20,0	21,4
8708	Panzerwagen u. ä.	-	-	-	-	-	-
8709	Kraftträder	30 708	0,4	34 136	0,4	+ 11,2	15,8
8711	Fahrstühle u. ä. Fahrzeuge zur Fortbewegung	29	0,0	-	-	-	-
8712 (110-190)	Teile und Zubehör für Kraftträder	9 455	0,1	10 109	0,1	+ 6,9	47,2
	Kraftfahrzeuge insgesamt	7 464 180	100	8 589 145	100	+ 15,1	23,1

¹⁾ Die entsprechenden Warennummern lauten 1976: 8406 (070, 080, 150-234, 720-814, 980, 990). - ²⁾ Einschließlich Kombinations- und Krankenkraftwagen. - ³⁾ Lkw mit Verbrennungsmotor mit Fremdzündung und einem Hubraum von 2800 ccm oder mehr oder mit Verbrennungsmotor mit Selbstzündung und einem Hubraum von 2500 ccm oder mehr. - ⁴⁾ Ohne Elektrolastwagen. - ⁵⁾ Ohne Tragachsen und Teile für Ackerschlepper.

nisse der Kraftfahrzeugindustrie wieder gesteigert werden. Dies obwohl die Ausfuhr von Kraftfahrzeugen, die 1975 die einzige bedeutende Warengruppe mit Zuwachsraten war, im Gegensatz zum Gesamtexport bereits ein relativ hohes Niveau hatte.

Sehr günstig verlief vor allem das Ausfuhrgeschäft bei Kraftwagen zu besonderen Zwecken¹ (+ 50%), bei Omnibussen (+ 22%), bei Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge (+ 20%) sowie bei Personenkraftwagen (+ 17%). Bei letzteren machte sich in erster Linie die starke Nachfrage nach fabrikneuen Pkw mit Verbrennungsmotor und einem Hubraum von mehr als 1500 ccm, also nach leistungsstärkeren Automobilen, bemerkbar.

Bei der Ausfuhr von Fahrzeugmotoren konnte demgegenüber eine Steigerungsrate von nur 8% erzielt werden. Noch geringer war die Zunahme beim Export von Lastkraftwagen (+ 6%), wobei allerdings auch hier das sehr hohe Vorjahresniveau zu berücksichtigen ist. Auffallend war im übrigen der spürbare Rückgang bei neuen Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 10 t sowie bei gebrauchten Lkw.

Strukturwandel bei Kraftfahrzeugexporten

Eine interessante Entwicklung zeigt sich bei einem längerfristigen Vergleich der Warenstruktur der baden-württem-

¹ Das sind Sonderkraftfahrzeuge wie zum Beispiel Spritzenwagen, Straßenkehrmaschinen u. ä. nicht oder nicht ausschließlich zu Beförderungszwecken gebaute Kraftwagen.

bergischen Kraftfahrzeugexporte. 1972 betrug der Anteil der Lkw-Exporte nur knapp 2%, während die Pkw-Lieferungen 63% der gesamten Kraftfahrzeugausfuhren stellten. Dagegen beliefen sich 1976 die Anteile bei Lastkraftwagen auf 15% und, wie bereits erwähnt, bei Personenkraftwagen auf 47%. Diese Verschiebung in der warenmäßigen Exportstruktur setzte im wesentlichen nach der Ölkrise 1974 ein und erreichte ihren Höhepunkt im Jahre 1975. Mit der leichten konjunkturellen Erholung in den Industrieländern, die Hauptabnehmer von Pkw sind, und dem gleichzeitigen Devisenmangel in wichtigen Ölförder- und Staatshandelsländern, die zu den bedeutendsten Kunden auf dem Lkw-Sektor zählen, stieg der Anteil der Pkw-Exporte bei gleichzeitigem Absinken des Anteils der Lkw-Ausfuhren 1976 wieder leicht an.

Differenzierte Entwicklung nach Verbrauchsländern

Gegenüber dem Vorjahr verzeichneten die Lieferungen von Erzeugnissen der Kraftfahrzeugindustrie, die 1976 um 15% zunahmen, eine je nach Verbrauchsland recht unterschiedliche Entwicklung (Tabelle 3). Überdurchschnittliche Zuwachsraten konnten vor allem im Exportgeschäft mit Frankreich, Österreich, Italien und den Vereinigten Staaten erzielt werden.

Für die günstige Entwicklung mit Frankreich (+ 43%) waren in erster Linie die Ausfuhren von Lastkraftwagen, die nahezu verdoppelt werden konnten, und von Omnibussen neben dem

Tabelle 2
Entwicklung der Kraftfahrzeugexporte nach Warenpositionen

Warenbenennung	1972		1973		1974		1975		1976		Ver- änderung 1976/1972
	1000 DM	%	1000 DM	%	1000 DM	%	1000 DM	%	1000 DM	%	%
Motoren für Fahrzeuge	317 024	6,4	355 580	6,6	515 467	8,0	772 255	10,3	832 190	9,7	+ 162,5
Pumpen für Fahrzeuge	89 536	1,4	78 847	1,5	98 647	1,5	107 434	1,4	103 347	1,2	+ 48,6
Filter für Fahrzeugmotoren	40 411	0,8	38 241	0,7	45 248	0,7	31 670	0,4	31 763	0,4	- 21,4
Zugmaschinen	12 589	0,3	17 709	0,3	57 664	0,9	70 029	0,9	68 770	0,8	+ 446,3
Omnibusse	159 459	3,2	199 534	3,7	180 217	2,8	224 686	3,0	273 152	3,2	+ 71,3
Personenkraftwagen	3 137 603	63,3	3 309 689	61,9	3 793 923	58,6	3 475 973	46,6	4 060 858	47,3	+ 29,4
Lastkraftwagen	86 504	1,7	87 937	1,6	279 195	4,3	1 181 176	16,0	1 247 908	14,5	x
Kraftwagen zu bestimmten Zwecken	66 512	1,3	94 811	1,8	128 110	2,0	146 447	2,0	220 239	2,6	+ 231,1
Fahrgestelle f. Kfz.	63 600	1,3	66 756	1,3	94 939	1,4	91 297	1,2	113 632	1,3	+ 78,7
Karosserien für Kfz.	4 815	0,1	3 506	0,1	4 189	0,1	7 816	0,1	14 966	0,2	+ 210,8
Teile und Zubehör für Kfz.	970 705	19,6	1 060 956	19,8	1 234 965	19,1	1 315 205	17,6	1 578 075	18,3	+ 62,6
Panzerwagen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Krafträder	26 517	0,5	30 557	0,6	29 464	0,5	30 708	0,4	34 136	0,4	+ 28,7
Fahrstühle	3	0,0	20	0,0	3	0,0	29	0,0	-	-	-
Teile und Zubehör für Krafträder	5 321	0,1	6 478	0,1	8 441	0,1	9 455	0,1	10 109	0,1	+ 90,0
Zusammen	4 980 599	100	5 350 621	100	6 470 472	100	7 464 180	100	8 589 145	100	+ 73,2

erneut guten Absatz von Personenkraftwagen ausschlaggebend. Von den exportierten Omnibussen wurden über 40% allein nach Frankreich geliefert.

Die Ausfuhren nach Österreich, die im Vergleich zum Vorjahr um 36% gesteigert werden konnten, profitierten 1976 ebenfalls von einer ungewöhnlich starken Nachfrage nach Lastkraftwagen, deren Export um ein Mehrfaches (+ 260%) über Vorjahresniveau lag. Mit einer Zuwachsrate von 58% war daneben auch das Geschäft mit Omnibussen sehr lebhaft. Jeder fünfte exportierte Omnibus war für Österreich bestimmt.

Nach Italien, das bei allen wichtigen Erzeugnissen der Kraftfahrzeugindustrie überdurchschnittliche Zuwachsraten verzeichnete, wurden die Lieferungen aus Baden-Württemberg um insgesamt 36% erhöht. Obwohl selbst bedeutender Pkw-Hersteller, entfiel über die Hälfte dieser Lieferungen auf Personenkraftwagen.

In die Vereinigten Staaten wurde 1976 das Vorjahresergebnis um 22% übertroffen. Dominierend waren hierbei die Pkw-Lieferungen mit einem Anteil von rund 90%. Mehr als jeder dritte (37%) für den Export gebaute Personenkraftwagen aus Baden-Württemberg wurde in den USA abgesetzt.

Bemerkenswert schwach verlief 1976 demgegenüber das Exportgeschäft der Kraftfahrzeugindustrie mit der Sowjetunion (+ 2%), die erst in den beiden letzten Jahren zu einem unserer wichtigsten Kunden auf diesem Sektor wurde. Vor allem bei der Ausfuhr von Lastkraftwagen, auf die immerhin rund drei Viertel der gesamten Kraftfahrzeuglieferungen in dieses Land entfielen, wurde das Vorjahresniveau nicht wieder erreicht. Nahezu jeder dritte exportierte Lkw aus Baden-Württemberg ging in die Sowjetunion.

Sogar rückläufig waren die Lieferungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen aus Baden-Württemberg in den Iran

Tabelle 3
Kraftfahrzeugexporte nach Verbrauchsländern

Verbrauchsländer	1975		1976		Ver- änderung	Anteil Bund 1976
	1000 DM	%	1000 DM	%	%	
Vereinigte Staaten von Amerika	1 361 545	18,2	1 662 803	19,4	+ 22,1	32,4
Frankreich	693 283	9,3	991 000	11,5	+ 42,9	25,0
Sowjetunion	526 918	7,1	535 964	6,2	+ 1,7	86,1
Italien	338 899	4,5	460 215	5,4	+ 35,8	22,2
Schweden	349 225	4,7	365 169	4,3	+ 4,6	20,0
Österreich	260 232	3,5	354 077	4,1	+ 36,1	20,6
Belgien-Luxemburg	298 038	4,0	339 370	4,0	+ 13,9	7,5
Niederlande	313 081	4,2	332 890	3,9	+ 6,1	17,6
Iran	413 469	5,5	295 039	3,4	- 28,6	25,4
Großbritannien	222 124	3,0	225 392	2,6	+ 1,5	12,1
Schweiz	161 125	2,2	220 309	2,6	+ 36,5	18,7
Republik Südafrika	195 461	2,6	188 711	2,2	- 3,5	25,3
Ägypten	113 543	1,5	125 833	1,5	+ 10,8	47,1
Sudan	14 410	0,2	125 383	1,5	+ 770,1	89,6
Saudi-Arabien	67 914	0,9	116 229	1,3	+ 71,1	11,1
Australien	86 194	1,2	114 340	1,3	+ 32,7	33,6
Irak	130 840	1,8	109 635	1,3	- 16,2	22,3
Griechenland	74 654	1,0	105 104	1,2	+ 40,8	24,3
Nigeria	107 106	1,4	104 717	1,2	- 2,2	15,4
Türkei	99 255	1,3	100 538	1,2	+ 1,3	34,3
Japan	100 418	1,4	100 283	1,2	- 0,1	32,1
Jugoslawien	133 736	1,8	98 515	1,1	- 26,3	31,3
Kanada	61 827	0,8	80 174	1,0	+ 29,7	20,1
Kuwait	74 225	1,0	75 462	0,9	+ 1,7	35,4
Spanien	59 640	0,8	74 481	0,9	+ 24,9	40,7
Norwegen	62 935	0,8	67 797	0,8	+ 7,7	12,0
Dänemark	54 458	0,7	66 911	0,8	+ 22,9	9,3
Algerien	92 900	1,3	63 832	0,7	- 31,3	16,7
Argentinien	45 299	0,6	62 559	0,7	+ 38,1	74,5
Libyen	51 625	0,7	62 187	0,7	+ 20,5	38,2
Marokko	8 574	0,1	51 599	0,6	+ 501,8	54,6
Arabische Emirate	29 471	0,4	51 112	0,6	+ 73,4	39,8
Venezuela	75 061	1,0	50 532	0,6	- 32,7	48,2
Übrige Länder	785 675	10,5	810 983	9,4	+ 3,2	26,0
Insgesamt	7 464 180	100	8 589 145	100	+ 15,1	23,1

Tabelle 4
Entwicklung der Kraftfahrzeugexporte nach Verbrauchsländern

Verbrauchsland	1972		1973		1974		1975		1976		Ver- änderung 1976/1972 %
	1000 DM	%	1000 DM	%	1000 DM	%	1000 DM	%	100 DM	%	
Vereinigte Staaten von Amerika	1 132 529	22,8	1 218 899	22,8	1 282 840	19,8	1 361 545	18,2	1 662 803	19,4	+ 46,8
Frankreich	619 581	12,5	675 354	12,5	702 141	10,8	693 283	9,3	991 000	11,5	+ 60,0
Sowjetunion	2 861	0,1	4 994	0,1	10 614	0,2	526 918	7,1	535 964	6,2	x
Italien	444 394	9,0	339 028	6,3	328 320	5,1	338 899	4,5	460 215	5,4	+ 3,6
Schweden	219 023	4,4	228 765	4,3	320 141	5,0	349 225	4,7	365 169	4,2	+ 66,7
Österreich	240 598	4,8	232 359	4,3	256 763	4,0	260 232	3,5	354 077	4,1	+ 47,2
Belgien-Luxemburg	201 889	4,1	245 102	4,6	309 182	4,8	298 038	4,0	339 370	4,0	+ 68,1
Niederlande	216 427	4,4	250 606	4,7	319 591	4,9	313 801	4,2	332 890	3,9	+ 53,8
Iran	92 079	1,9	112 960	2,1	182 768	2,8	413 469	5,5	295 039	3,4	+220,4
Großbritannien	235 839	4,7	283 598	5,3	269 680	4,2	222 124	3,0	225 392	2,6	- 4,4
Schweiz	208 959	4,2	228 348	4,3	193 943	3,0	161 425	2,2	220 309	2,6	+ 5,4
Republik Südafrika	114 675	2,3	169 716	3,2	252 785	3,9	195 461	2,6	188 711	2,2	+ 64,6
Übrige Länder	1 231 745	24,8	1 360 892	25,4	2 041 704	31,5	2 329 760	31,2	2 618 206	30,5	+112,6
Zusammen	4 960 599	100	5 350 621	100	6 470 472	100	7 464 180	100	8 589 145	100	+ 73,2

(- 29%). Vor allem stark reduzierte Einkäufe von Lastkraftwagen (- 71%) führten zu diesem spürbaren Exportrückgang. Mit jeweils fast einem Drittel der Lieferungen waren Motoren für Fahrzeuge sowie Teile und Zubehör für Kraftfahrzeuge am stärksten vertreten. Auf Lastkraftwagen und Personenkraftwagen entfielen 15 bzw. 16%.

Unsere wichtigsten Abnehmer waren mit 1,7 Mrd. DM oder fast einem Fünftel aller Kraftfahrzeugexporte auch 1976 die Vereinigten Staaten von Amerika. Es folgte Frankreich mit fast 1 Mrd. DM vor der Sowjetunion und vor Italien mit jeweils rund 0,5 Mrd. DM.

Veränderungen in der regionalen Struktur

Neben den Verschiebungen in der warenmäßigen Zusammensetzung haben in den letzten fünf Jahren durch die unterschiedliche Nachfrageentwicklung in den einzelnen Ländern deutliche Veränderungen auch in der regionalen Struktur der Kraftfahrzeugausfuhr stattgefunden. So hat beispielsweise die Sowjetunion ihren Anteil an den baden-württembergischen Kraftfahrzeugexporten von 0,1% im Jahr 1972 auf über 6% erhöht. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, daß 1976 weit über vier Fünftel der Kraftfahrzeugausfuhren des Bundes in die Sowjetunion allein aus Baden-Württemberg stammten.

Auch der Anteil der Kraftfahrzeugexporte in den Iran konnte von 2% im Jahr 1972 auf zunächst fast 6% im Jahr 1975 gesteigert werden. Infolge des bereits erwähnten spürbaren Exportrückgangs in dieses Land ging er jedoch auf rund 3% im Jahr 1976 wieder zurück.

Die Anteile der übrigen wichtigen Abnehmerländer waren, wie Tabelle 4 erkennen läßt, im Beobachtungszeitraum rückläufig. So fiel der Anteil des Exports nach Italien von 9 auf 5%. Auch nach Großbritannien und in die Schweiz konnten die Anteile von 5 bzw. 4% im Jahr 1972 nicht gehalten werden. Sie fielen auf jeweils weit unter 3%. Sowohl bei der Kraftfahrzeugausfuhr nach Großbritannien wie auch in die Schweiz war zudem das Gewicht Baden-Württembergs am Bundesergebnis relativ gering. Mit 12 bzw. 19% lagen die Anteile in diese Länder deutlich unter dem Durchschnitt (23%).

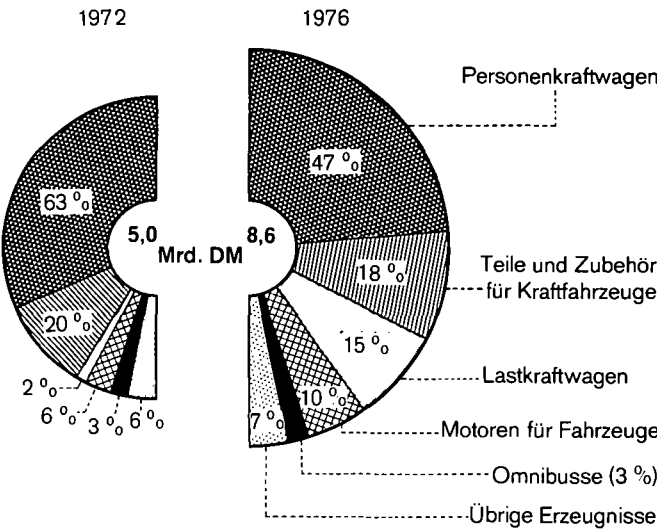
Vorsichtiger Optimismus für 1977

Wie eingangs erwähnt, hat das Wachstum der Kraftfahrzeugexporte im Verlauf des vergangenen Jahres merklich an Dynamik verloren. Das sich abschwächende Wachstum, das insbesondere von den ins Stocken geratenen Lieferungen in die OPEC- und Ostblockländer beeinflusst war, ist von wieder umfangreicheren Auslieferungen im 1. Vierteljahr 1977 abgelöst worden. So lag der Wert der Gesamtausfuhr um 14% und der von Kraftfahrzeugexporten um 16% über dem jeweils entsprechenden Vorjahresergebnis. Dies und der Fortgang der

konjunkturellen Aufwärtsbewegung lassen hoffen, daß die Stagnation im letzten Quartal des Vorjahres nur eine vorübergehende Erscheinung war. Dafür würde auch die Erwartung der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (ECE) auf eine deutliche Steigerung des Ost-West-Handels für die Jahre 1976 bis 1980 sprechen. Keine neuen expansiven Anstöße vom Ostblock erhofft dagegen das Rheinisch-Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung (RWI), da die Verschuldung der Staatshandelsländer an Grenzen gestoßen sei. Die Bundesrepublik werde von diesen Tendenzen zwar nicht voll betroffen, sie müsse sich aber für 1977 doch auf eine deutliche Abschwächung der Ausfuhrsteigerung auf real rund 9% gefaßt machen. Die Prognosen für den deutschen Export liegen bei Zuwachsraten zwischen 7 und 13%.

Von einem weiteren Wachstum des Welthandels und der Wirtschaft in den Industrieländern für dieses Jahr spricht das Allgemeine Zoll- und Handelsabkommen (GATT). Schnelligkeit und Ausmaß der industriellen Erholung seien zwar noch ungewiß, doch gebe es in mehreren führenden Wirtschaftsmächten vereinzelte Anzeichen, daß der in der zweiten Hälfte 1976 verlangsamte Wiederaufschwung sich erneut verstärken könnte, meint die Genfer Organisation. Dagegen beurteilt allerdings die EG-Kommission die Zukunft düsterer. Sie ist der Ansicht, daß die europäische Automobilindustrie der Jahre 1975 bis

Ausfuhr nach wichtigsten Erzeugnissen der Kraftfahrzeugindustrie



1985 mit den größten Schwierigkeiten ihrer Geschichte konfrontiert sei.

Mit vorsichtigem Optimismus beurteilt die Kraftfahrzeugbranche selbst ihre Geschäftsaussichten für 1977. Die Nutzfahrzeug-Industrie spricht davon, daß im abgelaufenen Jahr auf den westeuropäischen Märkten zwar verlorenes Terrain zurückgewonnen wurde, die Ausfuhren in den OPEC-Raum und den Ostblock dagegen nach dem stürmischen Wachstum von 1974 und 1975 in eine Konsolidierungsphase geraten sind. Auch der Verband der Automobilindustrie (VDA) erklärte, daß bei der Einschätzung der Exportentwicklung die wirtschaft-

lichen Schwierigkeiten in wichtigen Partnerländern und der ungewisse Fortgang der Weltkonjunktur zur Vorsicht mahnen würden. Das künftige Exportwachstum der deutschen Automobilindustrie werde davon abhängen, ob es ihr gelinge, ihre Positionen im Ausland auch unter schwierigen Markt- und Wirtschaftsbedingungen zu halten und zu verbessern. Wie die Entwicklung der letzten Jahre gezeigt habe, sei die Automobilindustrie auf den außereuropäischen Märkten verwundbarer als in Europa selbst, wo der gute Ruf ihrer Produkte und ein sorgfältig ausgebautes Servicenetz preis- und währungsbedingte Nachteile eher auszugleichen vermöge.

Dipl.-Volkswirt Günter Schittenhelm

Die Auftragsbestände im Bauhauptgewerbe

Überlegungen zu einem neuen Indikator

Seit der Einführung der amtlichen Auftragsstatistiken des Bauhauptgewerbes im Jahr 1971 hat es nicht an Bemühungen gefehlt, durch geeignete Interpretation der Ergebnisse und Verknüpfung mit anderen statistischen Daten die Aussagekraft dieser wichtigen Konjunkturindikatoren zu verbessern. Zugrunde lag hierbei die Erkenntnis, daß eine isolierte Betrachtung der Auftragsbestandsindizes, die von der amtlichen Statistik aus den von den Betrieben vierteljährlich gemeldeten nominalen Werten der Auftragsbestände zu Quartalsende errechnet werden, nur eingeschränkten Erkenntniswert besitzt für die *Auftragslage der Betriebe*, da ja in diesem Begriff implizit eine gewisse Relation zur Kapazität der Betriebe unterstellt wird.

Durch Verknüpfung der Entwicklung der Auftragseingänge mit den Auftragsbeständen lassen sich schon informativere Aussagen ableiten, etwa in der Form, daß – gemessen am jeweiligen Auftragseingangsvolumen – die Kapazitäten der Betriebe des Bauhauptgewerbes angepaßt oder nicht angepaßt sind. Dabei liegt die Überlegung zugrunde, daß bei gegebenem Auftragseingangsvolumen das Ausmaß der Veränderungen der Auftragsbestände zwischen den Stichtagen der Berichtsquartale weitestgehend von der Größe der bauhauptgewerblichen Kapazitäten abhängt.

Einerseits wegen der recht unübersichtlichen Verknüpfung mehrerer Indikatoren und auch wegen der noch ziemlich allgemein-tendenziell gehaltenen Aussage andererseits konnte auch diese Betrachtungsweise auf Dauer nur wenig befriedigen. Gesucht war nach wie vor ein Einzelindikator, der in anschaulicher Weise die Auftragslage mit der betrieblichen Kapazität verknüpft. Ein erster Schritt auf diesem Weg war der vom Statistischen Landesamt Mitte 1975 neu eingeführte *Index der Auftragsbestände je Beschäftigten*¹, der wegen der stark unterschiedlichen Arbeitsproduktivitäten im Hochbau und Tiefbau für diese beiden großen Baubereiche getrennt berechnet wird, und zwar sowohl nominal als auch – mittels geeigneter Deflatoren – real. Dieser Index wurde – in etwas modifizierter Form – vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V. aufgegriffen und für das Bundesgebiet berechnet². Obwohl der Index der Auftragsbestände je Beschäftigten sich durchaus als recht treffender Indikator für die Auftragslage erwiesen hat (etwa nach der Fragestellung: Wieviel Auftragswert pro Kopf steht zur Verfügung und wo stehen wir im Vergleich zur Vergangen-

heit?), ist das etwas starre Inbezugsetzen zur Kopffzahl der Beschäftigten nicht allen Fragestellungen angemessen.

Daher sollen im folgenden Überlegungen zu einem neuen Indikator dargestellt werden, mit dessen Hilfe Aufschlüsse über die Auftragslage aus einem etwas anderen Blickwinkel gewonnen werden könnten.

Grundlagen des neuen Indikators

Das Ziel der Überlegungen sollte sein, den Auftragsbestand im Bauhauptgewerbe an einer statistischen Bezugsgröße zu messen, die die Kapazität der Betriebe im Hinblick auf die mögliche Wertschöpfung berücksichtigt. Dabei stehen als Bezugsgrößen drei Größen zur Auswahl: die geleisteten Arbeitsstunden und der Umsatz aus der Monatsberichterstattung der Betriebe sowie die Jahresbauleistung aus der Jahres-einschließlich Investitionserhebung bei Unternehmen des Bauhauptgewerbes.

Die geleisteten Arbeitsstunden scheiden als Bezugsgröße aus, da dann Produktivitätsannahmen getroffen werden müßten, was über den Umsatz oder die Jahresbauleistung zu geschehen hätte. Auch der Umsatz ist keine geeignete Bezugsgröße, da er in der überwiegenden Zahl der Fälle nicht mit der Bauleistung zusammenfällt; selbst der time-lag zwischen Baufertigstellung und steuerbarer Schlußabrechnung – zu diesem Zeitpunkt wird der Umsatz gemeldet – ist variabel. Schließlich muß auch die Jahresbauleistung als Bezugsgröße ausscheiden, da diese im Gegensatz zum Auftragsbestand für die Unternehmen und nicht für die Betriebe gemeldet wird. Außerdem wird die Jahresbauleistung nicht getrennt für die Bereiche Hoch- und Tiefbau erfaßt, so daß sie erst mit einem geeigneten Schlüssel auf die beiden Bereiche aufgeteilt werden müßte. In diesem Fall gibt es solch einen geeigneten Schlüssel nicht, da alle hierfür in Frage kommenden Größen aus Betriebserhebungen stammen, während die Jahresbauleistung – wie schon angeführt – in einer Unternehmenserhebung ermittelt wird. Außerdem scheidet der Umsatz von vornherein aus den oben angegebenen Gründen als Schlüsselgröße aus.

Also muß die Bauleistung aus anderen vorhandenen Daten errechnet werden. Dies kann mit Hilfe des quartalsweise gemeldeten Auftragsbestandes und des monatlich gemeldeten Auftragseingangs nach folgender Formel geschehen:

$$\begin{aligned} \text{Bauleistung im Quartal} &= \text{Auftragsbestand am Ende des Vor-} \\ &\quad \text{quartals} \\ &\quad + \text{Auftragseingänge im Quartal} \\ &\quad \div \text{Auftragsbestand am Ende des Quartals.} \end{aligned}$$

¹ Vgl. H. J. Richter, Zur Auftragslage im Bauhauptgewerbe, in: Baden-Württemberg in Wort und Zahl, Heft 8/1975.

² Vgl. Bauindustriebrief 12/75, hrsg. vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V., Wiesbaden.